

Jean de La Varende

Des Bateaux et des Hommes

Présence de La Varende 2020

Cette édition
spécialement réservée à

PRESENCE DE LA VARENDE
25 rue Violet
75015 PARIS

a été tirée à:
22 exemplaires sur vélin Johannot
numérotés 1 à 22
et réservés aux membres donateurs,

73 exemplaires sur vélin Rivoli
numérotés 1 à 73
et réservés aux membres bienfaiteurs,

275 exemplaires sur vergé Rives Classic
numérotés 1à 275

EXEMPLAIRE
sur vélin Rivoli

LA VARENDE

Des Bateaux et des Hommes

PRESENCE DE LA VARENDE
MMXX

Les villes hanséatiques

Dans l'histoire du monde, il n'y eut pas de constructions, d'organisations aussi fortes, aussi volontaires : il y en a très peu qui soit aussi oubliées, aussi méconnues. La question posée à un certificat de licence, il y a quelques années, fit scandale. La plupart des copies furent remises en blanc.

On s'est plus intéressé, depuis quelques temps, aux choses maritimes, mais cependant, si l'on interrogeait aujourd'hui un Français, même cultivé, sur la Hanse, il ne vous citerait que trois ou quatre ports de l'Est dont la puissance survit à la gloire. Quant aux marins eux-mêmes, ils ne semblent pas reconnaître l'importance capitale de la Hanse sur le développement des échanges et, en fait, sur la détermination du navire de haut bord, du navire porteur. Pas un livre en France.

L'union hanséatique a dominé dans une époque défavorable au sentiment européen;

trop tard pour la légende, trop tôt pour la science. Ainsi que Byzance, elle reste en dehors des évocations imaginatives. Sans insister, contentons-nous de rappeler, à son propos, la Flibuste, et l'on sentira l'injustice de la mémoire historique. La Flibuste fut brève, désordonnée, pillarde: elle rayonne envers et contre tout; la Flibuste fait toujours recette, quand l'oubli enlise de plus en plus la hautaine et magnifique association des marches de l'Est.

*

Au temps de sa fondation, Saint Louis s'occupait de racheter aux Vénitiens la Couronne d'Épines; s'employait à réunir les reliques légendaires, la Vraie Croix, la Tunique du Calvaire, la Lance et l'Éponge. Saint Louis, aussi soucieux de piété qu'indifférent au négoce. La Méditerranée vibrait encore sous les nefs des croisades. Une sorte de pré-Renaissance mystique s'ébauchait autour de la mer latine. Or, en 1241, fut fondée dans le Nord l'organisme de négoce qui

s'en alla chercher des résultats si différents, si foncièrement matériels, presque sordides, au regard des lyrismes fastueux du Sud. Plusieurs villes libres, villes souveraines, peut-on dire, groupèrent leurs forces dans une fédération de mutuel appui, de défense commune, d'explication dirigée. Elles voulurent s'assurer des monopoles, rentables à coup sûr, mais générateurs de facilités humaines.

De conception forcément fragmentée, car l'entente ne put s'accroître qu'au fur et à mesure des réussites partielles, on serait cependant porté à croire, que, dès les premières assisses, toute la structure de la Hanse fût prévue. Ce qui venait de réunir si fructueusement trois villes, ne paraissait-il pas destiné à grouper les autres afin d'y faire ruisseler les richesses? La conception de la Ligue hanséatique dépassait nettement son époque par une largeur de vue, un sens de l'ordre, sa tendance vers une organisation complète, dont aucun État d'alors ne pouvait même

imaginer les éléments. Ce fut un coup de force intellectuel.

L'intelligence compliquée qu'elle demandait avait été secrétée par les longues rêveries du Nord, les studieuses méditations en vase clos, dans l'ombre des intérieurs confinés, à la demi-ténèbre des ciels fuligineux. Et, cependant, rien qui fut moins romantique: du réalisme dans toute la force du terme. La Hanse est une preuve de plus de la valeur humaine du capital et de l'effort individuel.

*

Cette volonté de groupement qui allait réunir plus de cent soixante-dix villes, resta très souple. La Hanse s'agrégea tout ce qui pouvait servir au commerce, sans nul souci des nationalités. D'ailleurs, elle fut très loin de n'être qu' uniquement maritime; la marine n'aura été que son instrument le plus employé pour agir, son moyen d'échange essentiel, mais elle ne fut jamais réduite à une société de transporteurs. Les Hanséates ont été

plutôt des banquiers; des découvreurs et des créateurs de besoins. Après avoir assuré le transport des frets qu'ils trouvaient à pied d'oeuvre, ils s'occupèrent bientôt de les réunir, de les mettre en valeur, et aussi, ce qui est très moderne, de les rendre nécessaires.

Le premier monopole de la Hanse fut la navigation du Nord-Est, la navigation commerciale. Elle y crée des lignes régulières dans leurs cheminements et leur rythme. Bientôt, elle assura le même rôle vers l'Ouest, descendant toujours plus, osant sans répit. Elle utilisa des navires mixtes, admettant les voyageurs dans ses nefs rebondies, créées pour les encombrements. La régularité des voyages amena automatiquement la régularité des frets. En réalité, la mer Baltique devint rapidement son apanage exclusif, si, sur d'autres lignes, elle pardonnait une faible concurrence. C'est sur la Baltique qu'elle reconnut la nécessité d'une police de la mer, qui bientôt allait devenir grandiose et la munir d'une flotte de guerre.

La Hanse fut divisée en citées hanséates proprement dites, qui participaient au financement et accordaient à leurs agents le monopole des exportations, des importations. Puis la Hanse fonda ses comptoirs ou dépôts dans des villes non affiliées, avec resserres d'attente (entrepôts). Toutes les grandes cités maritimes y participèrent; cela permettait de décharger les navires sans attendre l'acheteur. Puis la Hanse organisa des marchés dans les centres les plus lointains, qui permirent à ses bateaux de trouver toujours un fret de retour. En même temps, elle usait des relais pour ne pas trop allonger ses lignes trop coûteusement. De Reval à Cadix, elle fit flotter son pavillon, et, si elle ne brigua point le commerce de la Méditerranée, c'est qu'elle fut bien trop pratique pour tenter de battre en brèche les grands emporiums depuis longtemps classés et devant lesquels elle se sentait un peu trop jeune. Mais ses relais lui fournissaient les somptueuses denrées du Sud; les gemmes, les soies, les damas, les bois précieux (ébène et cèdre) dont elle

meublait les palais obscurs de ses crésus. La Hanse s'attacha spécialement à ses apanages du Nord; à leurs richesses lourdes, à leurs produits favorisés par le travail de races laborieuses et appliquées. Ne peut-on penser qu'elle dédaigna le luxe méditerranéen?

D'ailleurs, imperturbablement guidée par son bon sens, son individualisme, elle se jugeait trop éloignée des zones latines pour y pouvoir assurer un ordre comme celui qu'elle fit régner au Nord. Pratiquement, la piraterie nordique fut éliminée dans les cent premières années d'exercice. La bagarre des frères Vitaliens, en 1395, n'est qu'une séquelle des guerres nationales. Il y eut aussi les «Grandes Compagnies» de la mer, qui passaient du combat régulier à la piraterie. En Méditerranée, la piraterie sévissait encore au XIXème siècle.

En beaucoup plus puissant, la Ligue Hanséatique assura pour le Nord, à la fin du Moyen-Age et sous la Renaissance, ce que les Phéniciens

firent pour le monde antique: ce que les Hollandais réussirent pour le monde moderne. Seuls les Britanniques peuvent se vanter d'avoir connu multiplicité analogue, mais avec tant de faux-frais, une telle marge de gaspillage, qu'ils en sapèrent la productivité.

La Hanse se dédia au service de l'Occident. Elle s'occupa de rétablir l'injuste distribution des matières premières. D'abord le métal, en minerai scandinave, comme enfer travaillé par les forges allemandes, avec le cuivre des mines espagnoles. Le vêtement, qui constitua une de ses plus fortes activités. Elle approvisionnait les Flandres; ces villes d'Anvers, de Gand, de Bruges, dont, malgré toute la littérature historique, nous ne gardons qu'une idée mineure. Les laines de tous les moutons d'Europe passèrent par les cales des vaisseaux hanséatiques. Il en fut de même pour la fourrure, dont l'usage actuel ne peut en aucune façon révéler la demande ancienne. La fourrure doublait la laine, sans aucune tendance au luxe. Vitale, que ce fût d'écureuil ou de zibeline, sur les épaules du rustre

et du prince, la fourrure faisait partie de la vêture courante. C'était un chauffage individuel et mobile. Les gens ne supportaient l'hiver qu'au renfort de pelleteries. Nous en gardons un souvenir dans l'héraldique; le manteau de pair et la robe du juge ne furent que des chauffoirs personnels; des guérites fourrées dont l'hermine ou le vair rendait supportable l'inertie des audiences et des conseils.

Puis l'éclairage avec la cire d'abeille, le suif de boeuf, le blanc de baleine, l'huile de poisson. La cire des ruches était plus attendue que le miel, pourtant réservé à cet étrange édulcoration de la saveur; la cire des cierges et le suif des chandelles. Le Nord n'était pas riche en oléagineux, et l'huile de poisson puait trop pour que jamais la lampe romaine prit droit de cité dans les intérieurs bien clos. Le lin semble avoir été réservé aux toiles fines et solides. Les torches qu'on réalisait avec ses débris fumaient au point de ne pouvoir être employées que sous le manteau des cheminées.

Évidemment, la hanse exploita les pêcheries et le fameux hareng dont le

saurissage et la mise en tonneaux changèrent l'alimentation humaine. Le vin, surtout directement exporté du centre (vins du Rhin) et, autrement, importé par relais. Mais principalement le sel devenu en toute première nécessité; cet or blanc de la mer dont l'humanité entière est lentement devenue frénétiquement avide; le sel qui passe tout de suite après le pain, dans la hiérarchie des appétits. La Hanse s'en alla conquérir les sels gemmes et les sels marins. C'est pour la conquête du sel qu'elle se départit quelque peu de sa prudence... Mais quels bons navires fallait-il pour cette fugitive matière et quels cloisonnements étanches, malgré le baril et le boucaut!

Enfin, salut au seigneur, salut au blé! La Hanse assura l'approvisionnement de l'Ouest si bien que le courant qu'elle détermina ne disparut pas avec elle; Les blés de Livonie, de Lituanie, de plus bas encore, furent révélés à l'Europe et peut-être à leurs laboureurs euxmêmes par la Hanse qui les exportait. On croit pouvoir assurer que les villes hanséatiques

remeublèrent en colons certains coins désertés de la steppe que les invasions avaient pompés. A la fin du XVIIème siècle, l'organisation qu'elle avait mise sur pied fonctionnait encore suffisamment pour que Jean-Bart pût, sur les lignes hanséatiques, fournir du grain, le drainer, en sauvant ainsi l'économie française.
Il n'est pas inutile de rappeler qu'un des facteurs de la réussite hanséatique fut la sincérité de ses promesses, l'honnêteté de ses procédés, la sûreté de ses engagements et le bon aloi de ses lettres de change. Le renom des Allemagnes, jusqu'à l'avènement de la cautèle prussienne, l'amitié, la confiance qu'elles inspirèrent, sont dus au souvenir de la Hanse et de son intégrité commerciale, qui, pour l'étranger, devint rapidement une qualité spécifiquement germanique.

Servie d'ailleurs par une sévérité que l'époque exigeait; les jetées hanséatiques étaient balisées de têtes de pirates! La Hanse faisait convoyer ses navires par des vaisseaux armés en guerre, et l'on ne faisait pas de quartier.

En 1400, la Hanse réunit onze navires portant chacun près d'un millier d'hommes pour débarrasser la mer des Vitaliens, ces écumeurs échappés aux guerres de la succession suédoise. Trente prisonniers périrent sur la grand' place d'Emden. Les rescapés furent assaillis à leur tour; la flottille hanséatique, aidée par un gros navire de guerre flamand, par la Vache bigarrée, la Vache pie, les mit en déroute, en massacrant tout. Les soixante-dix prisonniers qu'on ne put s'empêcher de ramener contribuèrent au triomphe, furent pendus joyeusement et tous le même jour durant la grande fête qu'on célébra à Hambourg en l'honneur de la réussite de l'expédition.

*

Son influence sur la construction navale a été peu étudiée mais découle de tout ce que nous pouvons savoir de la marine médiévale. Abandon de la voile latine, création du navire gonflé, avec le mât obéliscal, et dont la force est doublée par un éventail

haubans. Ce modèle toujours le même qu'on trouve dans les illustrations de l'époque, si pareil à lui-même qu'il devait correspondre à un type universellement répandu. Il y eut certainement standardisation de l'architecture navale, et comme l'Angleterre entra fort tardivement dans l'invention navale, à qui l'attribuer si ce n'est à l'organisme standardisateur, à l'organisme méthodique, qui, normalisant l'exploitation navale, dut nécessairement tendre à normaliser aussi les éléments? Les vaisseaux hanséatiques devenaient interchangeables.

Les villes hanséatiques, après Lübeck, après Brême, après Hambourg, s'agrégèrent les puissants ports nordiques, Stettin, Dantzig, Riga, et, de l'autre côté, les havres capitaux, Amsterdam, Dordrecht, Anvers, Ostende, Bruges et Gand. Puis les cités de centralisation, Cologne, Groningue; puis les cités du plein pays, même fort bas; Breslau et Cracovie, appartinrent à la Hanse. Les fleuves, de la Duna au Rhin, dégorgeaient vers les mers nordiques, les richesses

de leurs hinterlands.

Ainsi constituée des villes les plus prospères et appuyée par tant de comptoirs où régnait son influence, la Ligue Hanséatique devint une véritable confédération extranationale, une puissance extraordinairement fragmentée et insaisissable. Un État aux droits régaliens qui prit forcément une influence politique. Mais nous insistons encore sur son manque d'hypocrisie démagogique. Elle n'essaya pas de tromper sur ses desseins et sur ses idéaux, ni de se parer d'une générosité apparente ou d'une sensiblerie mensongère. Toujours, la Hanse sut avouer son vouloir de négoce et ne le camoufla jamais. Elle défendit son organisation dont la mise au point avait été longue et coûteuse et si elle déclara des guerres, c'était pour la sauvegarder.

D'ailleurs, elle avait superbement amélioré la vie générale et elle en tirait des revendications. N'avait-elle pas colonisé pour le bien public? Elle exigeait

son dû avec la rudesse franche devant laquelle nous flanchons aujourd'hui dans nos décisions métropolitaines; nous n'osons pas réclamer les intérêts de notre courage, de notre intelligence, de notre argent: de notre sang prodigue.

Au XVIIème siècle, après quatre cents ans de réalisations, la Hanse faisait double emploi et la confédération se dénoua peu à peu. En 1650, elle était résorbée et de près de cent quatre-vingt villes associées directement, seules les trois cités primitives maintenaient leur cousinage.

Une fois de plus, le principe des nationalités entravait le jeu des institutions générales, et disloquait par son égoïsme rageur les grands mouvements centriformes, les trusts, dont l'établissement est toujours pénible, même brutal, mais dont le fonctionnement finit par augmenter le bien-être et la facilité humaine.

Féodalité et aristocratie sont

des nécessités vitales, que l'intelligence populacière, l'imbécillité congénitale de la masse, parviennent, et d'ailleurs au grand dam du bétail démocratique lui-même, à désarmer.

La Hanse eut ses diètes, ses assemblées dans ses chefs-lieux de Lübeck, de Cologne, de Brunswick et de Dantzig. Tous les trois ans, les délégués y apportaient leurs rapports et discutaient de l'avenir. La Hanse rédigea des traités, fit admettre des protocoles, et ne perdit sa puissance qu'avec la constitution d'États particuliers, qui purent, grâce à elle, éduqués par elle, finir par se passer d'elle.

Pontons britanniques

C'est tout à fait oublié: tant mieux! Mais la mémoire en restait vive, sur le littoral, avant la Grand' Guerre. Au seul mot de «ponton», le Breton ou le Granvillais voyait rouge. Si bien que la Marine française, ayant voulu loger des hommes sur de vieux navires désaffectés et rasés, dut nommer les nouveaux dortoirs «casernes flottantes» ou «pataches». Trop de souffrance et trop de haine restaient attachés à ce sinistre vocable de «ponton»!

Ces prisons navales ont été de tous les temps, mais elles serviront surtout durant les guerres de l'Empire et en Angleterre, où elles logèrent tous les prisonniers marins. Elles étaient amarrées en rade ou dans l'avant-port; elles montaient et descendaient avec la marée mais n'évitaient pas comme les autres navires ancrés; elles restaient toujours dans le même axe. Elles faisaient leur ascension ou leur descente au long de mâts considérables, enfoncés

dans le sol sous-marin, à quoi les reliaient des étambrais grossiers. Elles «faisaient le gresset» disaient les matelots, en les comparant à la petite grenouille des bocaux sur son échelle: elles faisaient aussi «la souris» disaient-ils encore, à cause des petits cris incessants qui sortaient des étambrais, des coulisses, frottant sur les mâts.

Tout autour, circulaient, jour et nuit, de petits bateaux pour cueillir ou poursuivre les évadés. Car ces Français du diable s'évadaient toujours!

Pourtant la besogne d'une évasion était terrifiante. Il fallait d'abord percer les vaigres, la doublure du vaisseau, puis, les couples: son ossature; puis les bordages, son épiderme: au total, un pied six pouces de vieux chêne. Et ils perçaient avec de minuscules outils qui leur servaient à façonner ces petits modèles de navires, en bois, os ou ivoire, si recherchés de nos jours, et que les collectionneurs britanniques nomment encore: «French prisoners».

L'amirauté inventa alors de ceindre le navire, près de la flottaison, d'une galerie sur laquelle une sentinelle, en chaussons de lisière, se promenait, éternellement. Pour s'évader, donc, il fallait percer entre cette galerie à caillebotis, à claire-voie, et le doublage: le mailletage plutôt, les navires doublés de cuivre ayant d'autres destinées: vingt centimètres de hauteur utilisable, et un travail silencieux comme celui du termite.

Eh bien, Jean Le Sech, de Roscoff perça, passa trois fois, et fut pris quatre fois.

*

Les Anglais l'en estimèrent beaucoup: indéniablement ce matelot breton devenait le recordman de l'évasion marine et un recordman, de quelque nature que soit le record battu, mérite de la considération. Mais, toutefois, ils se piquèrent au jeu, et eussent-ils méprisés Jean Le Sech comme le dernier des assassins professionnels, des

empoisonneurs, par exemple, qu'ils ne se seraient pas montrés plus durs, plus féroces. A grand évadé, grands geôliers: on engagea le libertaire sur le pont. On le garda à vue; on lui accorda une heure de liberté par jour, avec une entrave au pied et un fonctionnaire à la hanche.

*

Dans les jours de liesse qui suivirent la prise de Paris le commandant anglais avait invité du monde. Les fêtes données sur les pontons avaient du succès, le goût du contraste est naturel. Après le repas, - et quel repas!- cette compagnie vint prendre l'air sur le pont. On lui présenta le «Flying French» le Français volant, pour l'instant en promenade à côté de son gardien. Les parents s'intéressaient; les enfants jouèrent: un cri désespéré troubla la quiétude: une fillette téméraire venait de tomber à l'eau. Une flamme rouge passe , bondit: c'était Jean Le Sech qui malgré son bracelet de cheville, franchissait le pavois en voltige, plongeait, ramenait

l'enfant et regagnait son factionnaire.

La famille pleurait de reconnaissance. Quand la petite fut rhabillée, sa mère l'envoya remercier son sauveteur. Tout l'équipage avait les yeux sur lui. Le Sech allait-il faire le «gentil», s'abandonner, céder, rentrer en grâce près de ces farouches ennemis? On vit quelque chose d'extraordinaire: comme l'enfant s'approchait, exquisément timide et ses yeux implorants sur le rude corsaire, Le Sech, d'un affreux et sûr coup de langue, lui darda en pleine figure; une abominable fiente rousse qui découlait. Puis, croisant les bras, il attendit la volée.

L'histoire nous fut contée à Roscoff, au bruit des herminettes, par un vieux constructeur de bateaux dont la mère était la fille du prisonnier français, la fille aînée. Le corsaire s'était marié tout de suite en rentrant et n'avait eu que des filles: six. Le Roscovite ajouta: «La petite Anglaise s'appelait Maddie – et c'est comme ça que mon grand-père avait nommé Maman!»

Le matelot-châtelain

Au XVIIIème siècle, Liberge de Granchain fut un de nos grands marins du Pays d'Ouche; nous en avons ainsi plusieurs illustres, nés sur ce solage cependant loin des rives océanes, mais sortis des vieux atavismes, des résurgences d'un temps où ses forêts et ses glèbes se souvenaient du drakkar et de l'ambre, et dont les cultivateurs farouches pâlissaient encore à l'acre souffle du vent d'Ouest. Il pouvait se faire aussi qu'elles évoquent la mer, ces plaines onduleuses et lentes, toute parsemée d'îles...

*

Mais ce fut un homme doux, chérissant d'un égal amour les expéditions aventureuses et la paix du foyer. Courageux sans éclat, intrépide sans jactance, solide et simple, appliqué et judicieux. Presque trop appliqué; à décourager ses camarades qui le trouvaient toujours en tête à tête avec des livres, ou

penché sur les écritures. On ne pouvait débaucher Granchain pour ces bonnes parties violentes qui s'arrangeaient si vite dès la vue de la terre. Hydrographie, expériences, mémoires, et certaines épures qui l'absorbaient à perdre le souffle. Il fallait au moins le branle-bas de combat pour le sortir de sa chambre, de sa cellule. Alors, il ne donnait sa place à personne.

Il commença de se battre et de dessiner à treize ans. A trente-deux, il fut chevalier de Saint Louis. Le comte d'Orvilliers fit signal à l'Actif de lui envoyer à bord son lieutenant. Monsieur de Granchain haussa les épaules, abandonna ses plans et courut: c'était pour le décorer, en pleine mer. Mais il rentra bien vite dans sa cabine, continuer des travaux chéris que la gloire et la guerre interrompaient trop souvent.

Sa table était pleine de papiers grand-aigle, de compas, d'équerres et de tés. Quand on l'y surprenait, il jetait une étoffe légère sur les dessins commencés:

Vous lutterez avec le maréchal de Tourville, avec le chevalier de Borda et Monsieur Sané, - lui disait-on; mais il souriait et secouait la tête, et gardait son secret, devenu légendaire dans la flotte.

Si l'on avait su! C'était bien plus singulier que tout cela. Au milieu des mers australes, au souffle des alizés, sous la Croix du Sud, le chevalier de Granchain dessinait sa maison du Pays d'Ouche, cet homme de mer restait un homme des terres jusque dans les moelles. C'était sa gentilhommière, le petit manoir de famille qu'il refaisait , rhabillait, complétait ainsi; ses longs quarts lui servaient à revoir en pensée, à embellir dans l'imagination. L'horizon pouvait incessamment changer, celui qu'il contemplait au plus intime de luimême restait toujours celui de Granchain, soit vers Bernay et la noire forêt de Beaumont, soit vers celui de la façade, avec au loin la splendeur scintillante de Mesnil Royal et sa lanterne de feux.

A chaque voyage, une amélioration. L'aile gauche fut dessinée sur la Blanche, aux Antilles; les salons furent décorés sur la Flore, peu de chose, car la campagne scientifique de la Flore exigeait beaucoup de son astronome adjoint, et qu'il eût été coupable de tourner le dos aux passagers insignes qu'on emmenait: Borda, Pingré, de l'Académie des sciences, et Ozanne, l'aimable dessinateur. On allait juger la compétition entre les montres marines de Messieurs Leroy et Berthoud. Mais tout le premier étage fut mis au point de la Boussole, et le calorifère de Granchain fut dessiné devant Terre-Neuve parce qu'il y faisait grand froid.

Monsieur de Granchain était devenu aussi bon architecte qu'un élève de Soufflot, et couvrait de lignes légères les longues feuilles de papier d'Annonay que Monsieur de Montgolfier avait créé avant de s'occuper des aérostats. Bien vite, à la première escale, les plans partaient vers Bernay, vers le maître-maçon qui avait la confiance

et les réalisait tout de suite. Dès que le marin touchait à Brest, il se sauvait vers le Pays d'Ouche, et il trouvait la maison augmentée, parée, perfectionnée.

Quand il fut capitaine de vaisseau, le château était fini; alors il pensa à la retraite.

*

Mais il était devenu célèbre aussi bien comme combattant que comme organisateur et savant. Tous les grands hommes de mer étaient ses amis et ses admirateurs; sa correspondance ferait le plus beau des palmarès navals. La Pérouse, sous lequel il avait commandé, La Touche-Tréville, Cuverville, que Suffren appelait le brave, d'Entrecasteaux, Marguerie, Kersaint, Fleuriot de Langle, du Couëdic, du Rumain. Il avait approché Washington et conseillé Bonaparte.

Et il y eut la considération suprême: Napoléon lui proposa le portefeuille de la Marine, pour remplacer

Forfait. On referait toute la flotte française. Mais il refusa. Il aurait eu quelque vergogne à servir aussi ostensiblement contre ses Princes exilés. Il apporterait tous ses soins aux mémoires qu'on lui demanderait, mais il tenait à rester en Normandie:

- Et puis, - comme il le disait doucement à son ami du Bourblanc, - j'ai mis trente années à construire, en mer, mon pauvre petit Granchain, ne pense-tu pas qu'il serait bien temps d'y habiter?... et d'y envoyer, alors, de Granchain, cette fois des dessins de navires?...

Wrist-Might

Je regrette vivement d'encore scandaliser ma famille, mais je n'en ai pas fini avec les aventures de l'Amiral Alphonse et des parents marins; je ne conçois pas comme elle la gloire de ces lurons superbes, et justement dans leur indépendance, dans leur non conformisme placé-je mon admiration. La vigueur de l'amiral Alphonse était légendaire dans la marine française, et peu à peu sa réputation débordant sa patrie, atteignit la rivale toujours attentive. La croix de Saint Georges et le pavillon tricolore allaient encore se mesurer sur les mers.

L'amiral se trouva un jour en rade de Malte, ayant pris passage sur une frégate d'exercices pour y suivre des expériences qui l'intéressaient particulièrement. Toute l'escadre anglaise de la Méditerranée encombrait le port de La Valette, et y étalait sa coquetterie, les astiquages étincelants de ses cuivres, ses statues même à l'entrée des appartements

officiels. On commençait à croire qu'on ne se battrait plus. Les forces navales étaient devenues une annexe de la marine de plaisance. Une belle tenue de navire valait mieux que des notes de tir.

*

Un canot portant pavillon de capitaine de vaisseau anglais accosta la coupée de tribord; le hallebardier de l'amiral lui fit savoir que sir John Ashby demandait audience. C'était un beau nom marin, l'amiral acquiesça tout de suite.

Le grand Anglais entra parmi les officiers d'état-major:

- Amiral, - déclara-t-il, sans autre préambule – je viens pour la force.

- …?

- Oui, Amiral. Votre Honneur passe pour l'homme le plus fort dans la marine française; dans le corps des officiers de mer britanniques, c'est *je*... Je propose, honorablement, un challenge.

Le contraste était bizarre. Sir John Ashby était immense et osseux, charpenté comme une potence et roide comme un beaupré; sa tête, enfoncée dans les muscles d'un cou formidable, ressemblait à celle d'un cabestan. Bien entendu, il était cuit et vermillon. L'Amiral Alphonse, à vrai dire, révélait une part de sa puissante musculature incroyable par l'énormité de son torse et sa façon de porter les bras: ses pectoraux, ses grands dentelés, ses triceps étaient tels que ses bras, repoussés par le matelas des fibres et des faisceaux, s'écartaient de lui et l'élargissaient de façon assez redoutable. Mais là-dessus, le plus fin visage; une carnation rosée presque féminine, de jolies dents, un sourire de poète...

- J'accepte, Commandant. Mais, sous quelle forme: nous ne pouvons, à nos âges, nous colleter encore.

- Oh, Amiral...! au Wrist-Might, Amiral, s'il vous plaît.

- Ah oui, - fit l'autre, - je sais, à la poussette.

La poussette est un jeu de force qui consiste à, s'étant assis l'un en face de l'autre de chaque côté d'une table, se prendre la main, et, les coudes appuyés, pousser chacun de son bord; celui dont le poignet est rabattu perd.

- Quel sera l'enjeu, Commandant?

- Tel qu'en décidera Votre Honneur.

- L'Égypte?

- Oh, Amiral...!

- Non? Alors, un porto-flip. Mais je vous préviens, Commandant, que je suis assez fort...

- Moi aussi, Amiral. Quand?

- Demain.

A 10 heures, toute l'escadre britannique avait envoyé ses navigations et la division française était au complet. Cela se passait dans le salon de l'amiral. Sir John et l'amiral Alphonse s'assirent devant une table solide, et sur un escabeau afin de ne pas même user de l'appui d'un dossier. Le petit amiral et le

grand Anglais se saluèrent de la tête, les mains en prises:

«Allez, Messieurs», commanda le vice-amiral britannique qui arbitrait. L'effort invisible et silencieux débuta. Les poignets ne bougèrent point. Le Français souriait et jetait des coups d'oeils vifs à ses compatriotes. Le Britannique, sérieux comme un attorney, luttait méthodiquement. Au bout de vingt secondes, il inclina légèrement la tête:

- Vous êtes fort, Amiral.

- N'est-ce pas? - fit le petit Alphonse, toujours gai.

Mais la tension crut; l'Anglais fronça un peu les sourcils:

- Oh... Votre Honneur est très fort...!

Et, brusquement, son front se couvrit de sueur:

- Votre Honneur est terriblement fort,
- dit-il, d'une voix profonde et contractée, tout en gardant son bras toujours bien droit.

Il y eut quelques instants de paroxysme, très difficiles à supporter. A vrai dire, l'Amiral Alphonse avait rosi mais le vaillant petit athlète gardait toute sa bonne grâce. Tout à coup l'on entendit un bruit sec, un crac déchirant, et la main anglaise retomba en arrière, toute molle.

- J'ai perdu le wrist-might, - dit Sir John, avec un bon sourire; - je suis le poignet brisé. Votre Honneur est excessivement fort!

- Peut-être, en effet, - et l'amiral Alphonse termina par ce mot héroïque:

- Je croyais bien sentir, à la vérité, une certaine résistance...

La Varende

«Les villes hanséatiques»
tapuscrit inédit

«Pontons britanniques»
tapuscrit inédit

«Le châtelain-matelot»
tapuscrit inédit

«Le wrist-might»
tapuscrit inédit

Cette édition a été réalisée par
PRESENCE DE LA VARENDE

Achevé d'imprimer le 12 mai 2020
en la fête de saint Achille

AZ Com'Impression
4ter avenue de la Forêt Normande
Argentan (Orne)

Le dessin de la couverture est de à Daniel Lordey
Collection Présence de La Varende